Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 455 de 2016

GREMIAL ÚNICA DEL TAXI
C.P.A.T.U.

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 6 de abril de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Oscar De los Santos.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Julio Naumov, Juan José Olaizola, Adrián Peña y Martín Tierno.
INVITADOS:	Señores Enrique Mera, Tesorero; Javier Fardin, Secretario; Emilio Medela, Antonio Rodríguez y Alicia Rivero.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz Varela.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Óscar de los Santos).- En nombre de la Comisión, recibimos a la señora Alicia Rivero y a los señores Javier Fardin, Enrique Mera, Emilio Medela y Antonio Rodríguez, integrantes de la comisión directiva de la Gremial Única del Taxi, C.P.A.T.U, quienes habían solicitado una entrevista y a efectos de que realicen su planteamiento, les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR MERA (Enrique).- Soy tesorero de la gremial.

Antes que nada, agradecemos que nos hayan recibido -como siempre- tan pronto. Queremos disculpar la ausencia de nuestro presidente, quien se encuentra en otras actividades de la gremial.

Como se imaginarán, nuestra presencia en este ámbito obedece a la multinacional Uber y otras aplicaciones por el estilo que estarían desembarcando aquí a la brevedad. A su vez, les traemos más información -que también les dejamos por escrito- a fin de que la tengan en cuenta, ya que sabemos que están tratando un proyecto de ley, y para que quede bien claro cuál es nuestra postura y en qué la fundamentamos.

Lo último que salió es un artículo en base a un trabajo que hizo un medio de prensa conocido. Por la forma como fue hecho, el artículo parece bastante profesional, porque no tendría, aparentemente, ningún tipo de incidencia sobre uno u otro servicio. Allí simplemente se explican las experiencias a la hora de tomar un taxímetro y un móvil de esta empresa, para después saca sus propias conclusiones. Ellos hacen una

evaluación del teniendo en cuenta la demora en llegada, la calidad del servicio, el costo y la atención y, una vez finalizado el viaje, en el camino también intercambia opiniones con los diferentes actores.

En el caso del taxímetro, quedó bastante claro cuál es el nivel promedio de lo que es hoy el transporte en taxi en Montevideo: un trato normal, llegó en tiempo y forma, con vehículos en condiciones. No hay una gran crítica. O sea que podemos estimar que acá no hay mala intención por parte de este medio de prensa. Y en el caso de la otra empresa, aparentemente, cumpliría con lo que ellos publicitan y todo el mundo conoce.

Lo que rescatamos de todo esto, más allá de si la experiencia fue buena o mala, es que aquí queda bien estampado lo que es esta empresa y lo que afecta a nuestro servicio. Ellos declaran lo que podrían llegar a ganar por semana y, en algunos casos, hablan de $ 34.000. Con respecto a nuestro gremio, eso lo perjudica, evidentemente, porque desalienta a quien quiera desarrollar la actividad formal, bajo las normas jurídicas y laudos y todo lo que respecta a un trabajo formal y regulado como el taxímetro, pues, evidentemente están hablando de cifras muy superiores a lo que ganarían trabajando para un taxímetro. Y obviamente, tienen mejores condiciones: de vehículo, de seguridad y de comodidad, como por el hecho de no tener mampara.

Por otra parte, la pregunta que nos cabe es qué le toca al Estado de esos $ 34.000. Y cuando no le toca al Estado, no le toca a la ciudadanía en general porque ahí no aporta a la seguridad social ni a nada de lo que nosotros sí aportamos y entendemos que es lo que corresponde.

Entonces, me parece que es casi como una tomadura de pelo al Estado decir: “Yo gano esto y vos no ves nada”. Y eso lo ponen en un medio de prensa, que es lo que más asusta. Porque acá ya no estamos trabajando a escondidas. Esto ya no es un contrabando o un delito que lo hacés esperando que nadie te agarre. Nadie sale a robar y dice: “Robé un banco”. Y acá están haciendo algo que va contra todas las normas, porque acá no solo hablamos de las normas municipales sino que también hablamos de las normas de BPS, DGI y aportes de todo tipo y lo estampo en un diario y no pasa nada.

En otra parte de la entrevista, ellos hablan de “socios colaboradores”, pero nosotros decimos que son empleados de esta empresa y voy a argumentar por qué; surge de este mismo informe. Ellos dicen que ganan $ 34.000 y piensan ganar más; o sea que eso es por ahora. Ellos dicen que si están conectados una cierta cantidad de horas, reciben de esta empresa un monto fijo de $ 12.000. Eso es lo más parecido a un sueldo por el que te exigen determinada cantidad de horas al servicio de la empresa; ellos le llaman incentivo. Nosotros entendemos que no lo es porque podemos decir, entonces, a nuestros colaboradores que les vamos a pagar $ 20.000 por estar a disposición de recibir un viaje de radio. Creo que seguiría siendo un sueldo y que ninguno de ellos iría a negarlo ni a pensar que, a partir de ahora, va a dejar de percibir un sueldo para recibir una comisión por la que no se va a aportar nada, pero no va a cobrar ni licencia ni aguinaldo. Creo que nadie del taxímetro deja de percibir un sueldo para recibir una comisión de ese tipo, pero para ir a esta empresa sí lo hacen; evidentemente, hay un incentivo mayor y creo que es la libertad de trabajo; “trabajo cuando quiero”. Ese “trabajo cuando quiero” va directamente en contra del servicio, porque para ellos pasa a ser una changa. Nunca vas a saber qué cantidad de móviles hay disponibles en Montevideo, y si a cierta hora va a haber o no. Como ellos no lo logran, le pagan a los choferes para que se conecten y estén a disposición.

Además, en una parte de la entrevista dejan hasta en ridículo a la Intendencia de Montevideo, cuando les preguntan por la fiscalización. Uno de ellos dice que como no hay fiscalización, ellos se animan a salir. Entonces, queremos recalcar que la fiscalización debe existir. Sabemos de la buena disposición de la Intendencia, mucho más del Gobierno y del Presidente de la República -todos fueron bien firmes en sus expresiones públicas y privadas-, pero está faltando ser un poquito más enérgicos. Si, por ejemplo, mañana la Policía no saliera a la calle, evidentemente tendríamos más delincuencia. Entonces, entendemos que si la Intendencia no sale a fiscalizar -por temor a no sabemos a qué-, ellos se ven envalentonados y encima la ridiculizan por una multa que, aparentemente, fue mal puesta. Al parecer multaron un auto del que tenían datos que iba a estar trabajando, pero cuando fueron a multar, el auto era otro. Aparentemente, se loguea una persona, pero se ve que no se controla el auto en el que se sube. Es el caso en el que tu te anotás en un coche, pero se te rompe y decidís salir en otro. Entonces, en tu aplicación te figuran los datos del vehículo y del chofer, pero al llegar al lugar con la multa pronta, el dato del vehículo era otro.

Por tanto, acá quedan varias cosas expuestas. Antes que nada, que el control de ellos no existe. Ellos quieren avasallar y estar en el mercado a costa de lo que sea. Ponen un auto de 2008 y creo que nadie le pide la libreta para ver si es 2007, 2006. La prueba está en que llamás a un coche y te llega otro y te lo tomás igual. Eso atenta contra lo que ellos dicen brindar. Entonces, ridiculizan a la institución Intendencia de Montevideo

diciendo poco menos que son unos payasos porque no tienen datos y multan al barrer. Y todavía después pueden ser objeto de alguna denuncia o de algún juicio.

Entonces, como ciudadanos, realmente nos preocupa ver de qué manera se maneja esta gente. Todo eso lo ponen en un medio de prensa en el día que más se vende y no tienen temor a nada. Eso nos preocupa. Es como si mañana los delincuentes salieran a la calle sin miedo a la Policía, sin miedo a nada.

Sabemos que todos están trabajando y que todos están preocupados, no por el taxímetro, que solo es una punta de lanza; hay mucho más detrás de esto. Sabemos que dentro de ese proyecto hay otro tipo de aplicaciones que no involucran al taxi, pero que hablan de lo que es la "economía colaborativa". Se ve que el diccionario es muy extenso y tiene muchas palabras y al parecer todos los días le encuentro significados distintos. Yo entiendo otra cosa por "colaborativo". Para mí significa otra cosa "colaborar" con alguien; no es solamente pagar por un servicio. Acá "economía colaborativa" es si tú y yo vamos a un lugar y colaborás con mis gastos para ir. Esta es una tarifa; acá hay una intermediación; acá una comisión; acá hay un manejo total del dinero. Ellos manejan el dinero en forma total, sacan su comisión y le pagan al socio colaborador lo pactado, pero el dinero lo manejan ellos; ellos están pagando. O sea que están contratando o subcontratando un servicio o intermediando, o como le quieras llamar, pero en definitiva, no estoy juntando dos personas que una ofrece y la otra necesita, como sería la compra y venta de una casa, las dos se ponen de acuerdo, se maneja el dinero, se pagan y después me pagan a mí; acá es todo lo contrario. Entonces, de economía colaborativa, nada. Y de tecnología, tampoco. Si mañana voy a robar a través de una aplicación, no me parece que sea correcto ni que me ampare nada, porque acá se usa la tecnología para unir dos puntos, pero esa tecnología ya existe. Está en las aplicaciones móviles para pedir taxímetro y siempre se basan en vehículos regulados y actividades reguladas; no se usan para evadir impuestos o para desconocer laudos o beneficios que cada empleado ya tiene.

Entonces, queremos seguir exponiendo y alertando sobre este tipo de actividades y si bien se habla de regulación, queremos decir que nosotros no estamos de acuerdo porque entendemos que hay muchos tipos de irregularidades. Si bien ya expuse buena parte de ellas, también hay que tener en cuenta que por más que ellos sean regulados, no van a hacer los aportes pertinentes porque su forma de funcionamiento es esta, si no, no les dan los números. De lo contrario, no hubieran hecho el negocio de la forma que lo hicieron. Hay que tener en cuenta que cualquiera puede abrir una empresa en este país y trabajar. Pero, además, el servicio del taxímetro está regulado en proporción a la oferta y la demanda y tiene que haber un estudio de mercado, porque la Intendencia hoy no precisa Uber. Si quiere, saca al mercado 5.000 chapas y si las vende, verá cuál es el caos que se produce. Esto es algo por el estilo. Es como si mañana la Intendencia dijera que cualquier auto de la calle puede ser taxímetro: el servicio pasaría a ser otro, sería salvaje en sus tarifas y en su forma de funcionamiento y la Intendencia quedaría mirándolo de lejos. Eso atentaría contra la forma que el servicio fue creado, que es tal como nosotros entendemos que debe ser. Nosotros no somos los que decimos cuántos taxis debe haber; no somos un monopolio en ese sentido. Son las diferentes Intendencias las que regulan la cantidad de servicios y no puede venir una persona de afuera a decir cuántos autos tiene que haber en la calle. Esa es nuestra forma de ver las cosas, pero esa es la manera en la que están planteando ellos este servicio.

Entonces, nos parece que acá queda bastante implícito cómo trabajan, cómo pretenden trabajar y cómo se ríen de las autoridades y de todos los uruguayos. Ellos dicen que la legislación va más lenta que la tecnología. Los delincuentes dicen que las leyes van más lento que ellos. No vamos a dejar que todo el mundo robe ni a esperar a que roben para ver qué ley hacemos. Ellos actúan de esa manera y creo que lo van a seguir haciendo en la medida en que no desalentemos a quienes brindan el servicio para ellos. Creo que el frente de batalla tiene que ser por varios lados. Uno en el que están trabajando y nosotros entendemos es el correcto, pero también pedimos, por favor, que las autoridades municipales sean más enérgicas en el control y desalienten a la gente que brinda este servicio, que dice ser más seguro para la ciudadanía, pero quedó bastante claro que el seguro que ellos tienen podría no cubrir la eventual muerte o lesión de un pasajero. Entonces, entendemos que de seguridad, nada hay tampoco. En su momento se habló de que se iba a instrumentar un seguro y ellos salieron a decir que ahora sí tenían una póliza, pero finalmente no prosperó. En consecuencia, no tienen póliza, por lo que ninguna persona que tome un servicio de este tipo cuenta con la cobertura que refiere a su integridad física, la sus niños o demás familiares que viajen con ellos.

SEÑOR FARDIN (Javier).- Soy secretario de la gremial.

Quiero agregar que Uber, por naturaleza, cobra en el exterior. Al país no le queda nada de eso. En contraposición, nosotros hace tiempo que estamos peleando para ser incluidos en la tarjeta del STM y generar definitivamente en la zona metropolitana algo que beneficiaría directamente a todos sus usuarios. Por ese lado, nos encontramos con algunas inconsistencias. Vemos con beneplácito la iniciativa del Banco Central -si mal no recuerdo- de congelar o bloquear ese tipo de transacciones para que esos fondos no abandonen el país. De todos modos, lo que sí vemos es que siguen faltando iniciativas o controles que abonen esas ideas.

Nosotros hemos recorrido prácticamente todas las comisiones -sean del Poder Legislativo o del legislativo departamental- y creo que está todo prácticamente dicho. Sin embargo, vemos que Uber sigue funcionando, sigue haciendo su negocio, atentando contra el Estado de derecho y de algún modo seguimos siendo medianamente pasivos para resolver el tema.

Con respecto a los números que maneja Uber como utilidad -o no sabemos qué-, nosotros tenemos que decirles que nos alarman enormemente. Ayer hablábamos con las personas encargadas de la implementación de la tarjeta del STM y transparentábamos los números del taxi: no llegamos a ese margen de utilidad pero ni queriendo subir a la gente a prepo en el auto. Estamos teniendo una utilidad del entorno del 9,5% de lo que se recauda mensualmente. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social conoce esos números porque fueron parte de la negociación de esta última ronda salarial y, a consecuencia de la ley de inclusión financiera y de que pretendemos ser incluidos en la tarjeta del STM, vemos que ese margen se reduciría más aún en pos de eliminar el efectivo, aumentar la seguridad en el taxi y todo ese tipo de situaciones que saludamos con agrado. Pero, en contraposición, nos encontramos con esta situación de Uber que no paga, no tributa, no aporta, no tiene empleados, aunque los tiene, porque de hecho la relación de dependencia se configura fácilmente. Sin embargo, nosotros seguimos pagando todo, haciendo todo y lo que vemos es que el taxi está en un franco declive y con serias posibilidades de ver muy comprometida su subsistencia como servicio, tal como lo conocemos. Nosotros tenemos los controles anuales que todo el resto del transporte y puedo decir que hay transporte informal en todos los departamentos y, de algún modo, todo eso está degradando el servicio del taxi. Muy a pesar de ello, participamos en una comisión tripartita con la Intendencia y los trabajadores, en donde se están diseñando las nuevas políticas del servicio del taxi de aquí al futuro. Esto implica discutir nuevamente la mampara, los medios de pago, la caducidad de los permisos, el tipo de conductor y vehículo que se quiere. A todo esto, seguimos diciendo: "Somos formales, queremos seguir siéndolo, queremos seguir siendo regulados y tenemos claro que, a pesar de que la población y nosotros mismos reconocemos que el taxi tiene mucho para mejorar, sigue siendo de los mejores servicios de Latinoamérica". Eso está más que claro. Está fuertemente regulado, muy controlado: interviene el LATU, el Ministerio de Economía y Finanzas, las Intendencias; es muy fácil de controlar el taxi. Sin embargo, nos encontramos, nuevamente, con este tipo de situaciones que no tienen controles, pretenden destruir todo lo que es control, todo lo que es garantía para el usuario. Evidentemente, esto nos preocupa, desde nuestra posición, desde nuestro negocio, pero también por el usuario. Nosotros estamos aquí representando al taxi, pero está claro que Uber, después de entrar por el taxímetro y consiga avasallarlo, va a seguir por el resto: las cadeterías, los deliverys, el transporte medio, el pesado, el urbano, el suburbano; está clarísimo. Nosotros no queremos sembrar fantasmas donde no los hay, porque de hecho estas situaciones están consumadas. Basta con revisar los servicios que brinda Uber en el resto del mundo para encontrarse con esto y mucho más.

Por el momento es todo.

Gracias.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Muy buenos días; muchas gracias por venir hasta aquí.

No sé si saben que el proyecto al que hacen mención no está en esta Comisión sino en la de Innovación, Ciencia y Tecnología, que yo integro, que será la que deberá definir el tema, pero hemos pedido que la Comisión de Transporte sea incluida en el estudio que se lleva adelante, para estar al tanto de ese proceso.

A mí me interesaría saber cuál es la opinión de la gremial con respecto al proyecto del Poder Ejecutivo, que es el que tiene chances de ser aprobado, en virtud de la configuración política del Parlamento. Ustedes han mencionado la voluntad del presidente en ese sentido, pero este proyecto viene de Presidencia, precisamente, y habla de regular que, según lo que entiendo, es algo que no comparten.

Por otra parte, creo que nadie entiende que esto debe ser desregulado. Todo el mundo está de acuerdo, obviamente, en la necesidad de regulación y de tributación de todo esto. La pregunta es si ustedes mantienen la posición de prohibir la aplicación o si la gremial ha cambiado su parecer. Si siguen en la posición de que se debe prohibir, quería saber cuáles son las posibilidades reales de prohibir ese servicio que se está brindando.

Por último, quiero hacer una puntualización respecto del seguro. Quiero decir que está pronto, existe, pero no salió al mercado por un pedido del subsecretario de Economía y Finanzas al Banco de Seguros del Estado. Y tengo entendido que hay una empresa privada, RSA, que lo está brindando. Vio allí una oportunidad de mercado, se aprobó ese producto y se lanzó al mercado.

Muchas gracias.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradezco la presencia de la delegación de C.P.A.T.U en esta Comisión y sé que no es la primera vez que vienen por este tema.

Escuché atentamente la exposición que hizo el tesorero de la gremial y quería hacer algunas consideraciones generales y después referirme a algunos temas que trataron en la presentación.

Somos integrantes del Partido Nacional y en ese sentido nos sentimos apegados a la formalidad del trabajo; no vamos a estar de acuerdo con ningún tipo de informalidad, sea el área que sea; todo lo que voy a decir parte de esa base.

Decía que no estamos de acuerdo con ningún tipo de informalidad porque, además, sienta un antecedente. Si mañana una persona pone un carro de chorizos en la puerta del Palacio y no está autorizado y lo dejamos, en otra área de actividad no podremos prohibir que ese ejemplo cunda, que el comercio informal empiece a ganar terreno y el comerciante legal quede en situación de desventaja, avasallado en lo que son sus derechos y también sintiéndose perjudicado porque tiene una contrapartida de obligaciones que no tiene su competencia.

Además, vemos que hay otro problema a esta altura, que es la falta de fiscalización: acá se instaló una empresa y está trabajando y, si bien ustedes lo han planteado, es notorio que la Intendencia de Montevideo no ha fiscalizado o lo ha hecho puntualmente; no ha sido una fiscalización permanente y efectiva.

Si una persona instala un comercio de comidas y no se registra en el BPS o en la DGI, no creo que dure mucho: le va a caer una inspección y le va a cerrar el comercio. Eso no ha pasado en este caso y es llamativo, pero es un dato de la realidad. Entonces, como supongo que así como han expresado esto acá, lo deben haber hecho en la Intendencia, quisiera saber qué les dijo esta en ese sentido.

Por otra parte, como señalaba el diputado Peña, en la Comisión de Innovación, Ciencia y Tecnología tenemos a estudio un proyecto del Poder Ejecutivo, que creo que es discutible. Inclusive, hay opiniones más calificadas que la nuestra que han visto objeciones jurídicas -algunas de peso- en algunos aspectos del proyecto. Entonces, creo que, sin duda, es necesario que haya una regulación para este tema, que tiene que ser discutida con seriedad, contando con aportes de los distintos partidos políticos y de los distintos sectores sociales que quieran aportar en este tema, porque entiendo que será un mojón fundamental de aquí al futuro, pues la tecnología avanza y se incluyen nuevas formas de comercio, por lo que este proyecto va a tener una influencia, que hoy no tenemos clara, en otras áreas de actividad importante como la del sector inmobiliario, por ejemplo.

Leí el artículo de prensa que decía que un chofer de Uber ganaba $ 34.000. Supongo que esa información no es tan así. Puede haber choferes que reciban esa suma, pero no considerado el combustible, la amortización del vehículo, el seguro, el cambio de aceite, las cubiertas y todos los gastos que ustedes conocen bien por ser propietarios de taxis. Es un ingreso engañoso, porque si ese chofer tiene una mentalidad de comerciante se tiene que dar cuenta del desgaste que tiene el auto. Todo esto ya se lo dijimos a la empresa Uber cuando concurrió a la comisión.

Por otra parte, ustedes mencionaron que esa empresa paga un incentivo de $ 12.000 por estar conectado a determinadas horas. Nosotros le dijimos a la empresa, que vino acompañada por uno de sus asesores legales, que eso configuraba una relación de trabajo y una figura que es el contrato de adhesión. Es un contrato

similar al de una tarjeta de crédito. Cuando alguien va a pedir una tarjeta hay una notoria inequidad entre la relación económica de quien pide la tarjeta y el banco. Se firma un contrato de adhesión con las cláusulas que el banco pone, pero si hay una que no le gusta, el banco no le da la tarjeta. No hay forma de que la parte que va a adquirir la tarjeta pueda negociar las condiciones. Este es el mismo caso. La empresa contrata choferes, selecciona, genera una nómina, puede sacar un chofer de ella, le pone las condiciones de trabajo y le paga. El chofer de Uber en ningún momento maneja dinero; la empresa es la que cobra, por lo que forma parte principal del negocio. Al poner las condiciones genera una relación de trabajo donde hay una notoria desventaja por la capacidad económica del chofer de Uber frente a la empresa. Eso es muy claro. Esta inquietud no fue respondida por la empresa cuando vino a la comisión. La duda existe en lo formal, pero para mí es muy claro que se trata de un contrato de adhesión entre dos partes con distintas posibilidades económicas. Hay algunos Estados que han reconocido la relación de trabajo; ha habido juicios, pero ha quedado claro que se configura una relación de trabajo. Como representantes de la sociedad nos han parado taxistas -tanto propietarios como empleados- para decirnos la incertidumbre que les genera esta situación creada. El año pasado citamos a la comisión al señor ministro de Transporte y Obras Públicas para hablar del sector en general. Creemos que tiene que haber mejoras en el transporte público, así que no vamos a estar en contra de avances en ese sentido. Sí creemos que tiene que haber una equidad en las obligaciones que se exigen a las partes y no estamos de acuerdo con que existan empresas que trabajen en negro. Lo que les decimos a ustedes ya se lo dijimos a la empresa. Nos parece urgente que se regularice esta situación y el Parlamento tiene que estar atento a este proceso, tener en cuenta las inquietudes de los sectores y armonizar esta situación que hoy es irregular y necesita una solución urgente.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Agradecemos la presencia de la delegación que trae nuevamente este tema a la comisión, que la ha tenido preocupada desde hace meses.

Compartimos plenamente el análisis que hace la delegación en relación a esta competencia en forma desigual que se viene desarrollando en el país desde el mes de octubre.

Hemos sido muy claros en este tema. En el transcurso de estos últimos meses el Poder Ejecutivo envió un proyecto para regular las nuevas aplicaciones pero, como ya se dijo, no está a estudio de esta comisión. De todos modos, esta comisión pretende ser parte de ese debate en la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología

Quiero trasmitirles que esto es apenas un proyecto de ley, que está abierto a las incorporaciones y que debería contar con la participación de todos los actores sociales que están involucrados y no solamente el transporte. Estamos en esa etapa de estudio e independientemente de que el proyecto esté en otra comisión todos tenemos acceso a él y podemos trabajar para mejorarlo. Hay una definición clara por parte del Poder Ejecutivo en cuanto a trabajar sobre la base de la regulación, con esa idea de que dentro de la ley todo, fuera de la ley nada.

Entendemos su preocupación en cuanto a los controles que se deberían hacer. Desde el principio dijimos que era necesario trabajar sobre una legislación nacional que generara el marco jurídico necesario para la actuación de las diferentes autoridades, teniendo en cuenta la responsabilidad de los gobiernos departamentales.

Hay un par de artículos del proyecto que van al corazón del asunto, y que dan potestades al Banco Central para intervenir esas transacciones a través de la tarjeta de crédito.

Voy a formular algunas preguntas. Me gustaría saber qué opinión tienen acerca de los anuncios que ha hecho el Poder Ejecutivo respecto al retiro del efectivo de los taxis. Eso está vinculado a la seguridad, preocupación que compartimos. Quisiera saber si han pensado en aquellos que no tienen acceso al crédito, para no dejar por fuera del sistema a un montón de usuarios que no deben tener tarjeta o no cuentan con los recursos necesarios en las tarjetas de débito.

También me gustaría conocer su opinión sobre el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo. Suponemos que habrán tenido acceso a ese material y me gustaría saber si la gremial ha estudiado sus once artículos. En ese caso, sería bueno conocer si tienen algunas contribuciones para mejorarlo o si han resuelto descartarlo en su conjunto.

SEÑOR MERA (Enrique).- Voy a comenzar respondiendo al diputado Peña. La palabra "prohibir" no la queremos emplear porque no parece la más adecuada. Este tema es un desafío para todas nuestras mentes. Son cosas nuevas, líos nuevos y ponerle título a las cosas es como encajonarlas. Creo que estamos un poco desconcertados con este problema y ponerle un nombre a la solución no es correcto. Quizá decir que no queremos que se regule no fue lo más acertado.

La palabra regulación tiene muchas acepciones. ¿Qué sería regular? Tenemos dos puntas: el que aporta la tecnología y el que brinda el servicio. Si pensamos regular al que aporta la tecnología quizá estemos hablando de otro tipo de regulación. Nuestra aplicación brinda el mismo servicio: une personas que precisan trasladarse, no cobra, no maneja tarjeta de crédito, no le paga al taxista. Si regular a Uber significa que funcione de esa manera, dejaría de representar una competencia desleal.

Pero si hablamos de regular el servicio que brinda quien traslada, no estamos de acuerdo en hacerlo para que siga trabajando como hasta hoy. Regularlo significaría que cumpliera con las mismas normas que nosotros: debería tener una mampara, autos del mismo color; entonces, sería un taxi. Decir que no queremos que se regule de esa forma, sería ilógico. Pero además de cumplir con esas normas tendría que contar con un permiso municipal. Si uno agarra su auto particular, le pone una mampara y lo pinta de blanco y amarillo, no se convierte en taxi. La intendencia tiene que otorgarle una chapa adecuada y cumplir con un montón de normas, como formar una empresa afectada a ese auto. Entonces, si regular es eso, me desdigo: sí, regulemos; la intendencia dirá si pondrá más chapas o no.

Si regular es pagar BPS y DGI nada más, ahí estamos en desacuerdo. Todos podríamos hacer lo mismo con nuestros autos particulares. ¿Por qué no lo hicimos hasta ahora? ¿Acaso las normas municipales existentes no sirven? ¿No estuvo bien haber retirado las chapas a vehículos truchos en toda la historia? Los dueños de esos vehículos podrían pensar que fueron mal sancionados por un servicio que hoy vamos a regular para que funcione como está.

La palabra "regulación" es muy amplia. En caso de regularlo debería cumplir con las normas hoy existentes. Si mañana esa empresa le da los viajes a los taxis, la consideraríamos viable. Después el gobierno tendrá que ver cómo lo cobra y que la tarifa que maneje sea la fijada por el Ministerio de Economía y Finanzas.

Por otra parte, desconocía que RSA tenía el producto. Sabemos la decisión del Banco de Seguros del Estado y creemos que es representativo de la actividad de seguros en el Uruguay. Si se consideró que no podía brindar esa póliza será porque se está yendo contra algo. El diputado Peña me hace señas de que no. Desconozco los motivos de esa decisión. Sabemos que el producto se desestimó. De seguros no sabemos nada.

El diputado Olaizola nos preguntaba qué dijo la intendencia cuando le pedimos que inspeccionara. De hecho, hace un par de días le enviamos una nota pidiéndole por favor que retomara las inspecciones. La empresa Uber tiene un protocolo de acción, porque tiene problemas en todo el mundo, no funciona bien en ningún lado. Ellos funcionan desreguladamente; regulados no funcionarían, porque los precios no podrían ser menores a los del taxi, que casi no tiene rentabilidad. Cuando la intendencia empezó a multarlos la empresa dijo que estaba configurándose el agente provocador; es algo así como que al contratar el servicio se está induciendo a cometer el delito y se es pasible de algún tipo de sanción. Entonces, la intendencia va a estudiar otra forma de multarlos. Nosotros tenemos un montón de formas, pero no se las vamos a ir a decir a la intendencia. Confiamos en que va a encontrar la manera. Si mañana BPS y DGI tuvieran dificultades para controlar la evasión de impuestos, buscarían la manera de hacerlo. No porque alguien encuentre la trampa a la ley vamos a dejar de controlar. Lo que pasa es que el tiempo corre en nuestra contra.

Uber empezó a brindar un servicio y generó la simpatía de la gente. A todos nos gustaría agarrar un celular, pedir un taxi, pagar menos, o comprar por Internet y no pagar impuestos. Es natural en el ser humano y genera agrado, pero con un horizonte muy corto. Después que la empresa logró la simpatía de la gente es my difícil para todos los actores, inclusive el Estado, ir contra eso. Es muy antipático para la intendencia salir a multar autos, con el riesgo de equivocarse. Entendemos que no es fácil, pero no vemos que se esté trabajando en ese sentido.

Cabe aclarar que nosotros no compartimos la violencia, pero reconocemos que tenemos compañeros que no aguantan más, que se están fundiendo y que quieren salir a romper un auto. Es una realidad que vivimos

todos los días. Ese no es el camino, pero va a llegar un momento en que alguien va a tomar una acción por cuenta propia. Si a uno le roban la casa todos los días y la policía no hace nada, un día uno hace algo. Esto es similar. En cada movilización tratamos de contener a los compañeros, trasmitirles que estamos trabajando y contarles de estas reuniones; esto ha dado resultado, porque Uruguay es muy tranquilo. Sin embargo, en otros países han ocurrido cosas más desagradables.

En definitiva, le pedimos a la intendencia que actúe y esta nos dice que está buscando la manera de que sea efectivo y no tenga daños colaterales.

Con respecto a la pregunta del diputado Carballo, quiero decir que compartimos cualquier iniciativa del gobierno, porque sabemos que va a ser a favor. Somos taxistas, no sabemos de leyes, pero confiamos en que el gobierno tiene los elementos para hacer lo mejor. Los abogados de la gremial están estudiando el proyecto. Sabemos que acá hay abogados de peso. Vemos artículos en los diarios -no sé si pagos o no- de gente que opina y cuando los leo me pierdo porque están en un idioma que no comprendo, pero al final logran convencer. Nos es difícil decir si ese proyecto está bien o mal. Lo vamos a estudiar y cuando se nos solicite la opinión la daremos. Tenemos confianza en que, como buenos padres de familia que son los representantes nacionales, van a generar algo que sea bueno para la ciudadanía. Podrá tener errores, que se irán solucionando, pero sabemos que no va a ser rápido. Por eso solicitamos otro tipo de acción, porque mientras tanto desaparecemos y se está generando un antecedente. Ahora se pretende regular esta aplicación, pero ¿si viene otra? ¿Le vamos a decir que no a unas y a otras sí? ¿Hay mercado para todas? Todas trabajan distinto, ¿vamos a hacer una ley para cada una? Es un desafío para todos. Mientras tanto solicitamos que se vaya haciendo algo.

En cuanto a los $ 34.000 que supuestamente gana un chofer de Uber, cabe aclarar que debido a hechos de público conocimiento no hubo taxis y se le dispararon los ingresos; entonces, usan ese dato para captar gente, sin llegar a mentir. Seguramente haya habido ingresos altos porque trabajaron mucho. Además, aplicaron la tarifa dinámica, que consiste en regular el precio en base a la oferta de vehículos y a la demanda. Se aprovechan de las situaciones: cuando no hay taxis, cuando llueve, cuando hay paro. En otros países lo aplican en zonas de secuestros, en zonas rojas. Aquí lo aplican de acuerdo a la oferta y la demanda. No le pidieron permiso a nadie. Hacía casi dos años que nosotros estábamos esperando un aumento de tarifas, que al final vino y agradecemos, pero no alcanza. Durante ese tiempo de espera se deterioró el servicio; apenas se pueden conseguir choferes con los magros sueldos que se brindan. Todo eso atenta contra el servicio, el mantenimiento y el recambio de las unidades. Nosotros no salimos a cobrar lo que queremos, esperamos que el gobierno nos fije la tarifa; sin embargo, Uber lo hace, y en algunos casos multiplicó el precio por más de 1,8%. Quiere decir que el Ministerio de Economía y Finanzas quedó mirando de afuera. No le pidieron permiso a nadie. Y la gente lo usó. Y si no tenías para pagar te quedabas a pie. Esa es la política de la empresa. No piensa en la gente que no puede acceder al servicio. Trabajan con los que tienen tarjeta internacional y no porque no le quieran brindar el servicio al resto -supuestamente sus tarifas son populares-, sino porque es la forma de no pagar impuestos. Actúan de forma legal, porque no es ilegal, pero evaden los impuestos. El camino está bien estudiado. Brindan el servicio a una parte elitista de la sociedad, porque no todos tienen tarjeta internacional, y si los números no le cierran suben las tarifas.

Con respecto al retiro de efectivo, confiamos plenamente en la decisión del presidente de la República, aunque implique reinventar el negocio y pensar cómo hacer para superar los obstáculos, porque no solo es hecho importante a nivel social sino también comercial, ya que perdemos mercado. Esto es un adelanto de lo que iba a ocurrir con la aplicación de la ley de inclusión financiera. También tendremos que ver cómo pagarle a nuestros dependientes. Sabemos que el retiro de efectivo era un hecho, aunque no tan abruptamente, pero ese es el camino por el que va la sociedad y no solo en nuestro ramo sino en todos, como en el de las estaciones de servicio. Es una política de Estado. Lo que sí pedimos es que no solo sea una medida para el taxi y las estaciones de servicio sino para todos, a fin de no correr el delito a otras áreas y de que todo el mundo acceda a la tarjeta, aun estando en las periferias. La tarjeta puede ser gratuita y ni siquiera se necesita una cuenta porque se puede cargar. Estamos aprendiendo en la marcha.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quiero aprovechar para hacer algunas consideraciones.

Yo presenté un proyecto que está a estudio de la comisión. Aprovecho la oportunidad para entregárselo. Como bien señaló Carballo, que fue el anterior presidente de la comisión, nos hemos preocupado y ocupado del tema desde el primer momento. Esta iniciativa la presentamos en febrero, pero somos conscientes de que

con las mayorías parlamentarias existentes el proyecto que tiene posibilidades de ser aprobado es el presentado por el Poder Ejecutivo. De todos modos, mi iniciativa está abierta al análisis y a la posibilidad de que sea aprobada. Nos manejamos en algunos ejes fundamentales, como los que señalaba el diputado Olaizola. Consideramos que no puede haber ningún tipo de actividad informal y que todas las que se desarrollen en Uruguay deben tributar. Como se dijo, hay dos aspectos a tener en cuenta: la regulación general y la específica para los taxis, fundamentalmente la que se establece en el Digesto municipal, que es más concreta.

Las intendencias no han avanzado mucho porque no tienen elementos. Hay una cuestión legal difícil de discernir. Hay que ver hasta qué punto hay capacidad para establecer algún tipo de sanción. Tenemos que repensar este tema, que viene a cambiarnos todos los modelos. No sé si la intendencia estuvo mal en retirar las chapas a los autos truchos, creo que no, pero tenemos que ver cómo seguimos de aquí para adelante. Trabajando en este proyecto accedí a mucha información y, por ejemplo, en Estados Unidos un vehículo inteligente ya fue declarado por la símil de la Unasev de Uruguay como coche conductor. Ahora están viendo la responsabilidad en caso de accidente, si es de la empresa que lo armó o de la que lo vendió. Se están invirtiendo miles de millones de dólares en estos coches, por parte de empresas como esta y de Google. Inclusive, en Europa, desde los gobiernos se está apostando a la inversión en materia de conocimiento para desarrollar ese tipo de dispositivos. Lo que se nos viene en esta materia es mucho. En pocos años va a haber más cambios en materia tecnológica que los que hubo en los últimos veinte.

Entonces, desde ese punto de vista, también quiero señalar que lo que está prohibido es el transporte de pasajeros a título oneroso. Si él me lleva como conocido o amigo y no me cobra, no pasa nada. Si me cobra, estaremos en una situación complicada. Sin embargo, en este análisis, encontramos que hay otros casos de transportes oneroso de pasajeros que no tienen los requerimientos que se necesitan para el taxi. Ese también es un problema a la hora de fiscalizar. Cuando presenté este proyecto, puse como ejemplo a los automóviles que contratan las mutualistas, los que contrata el Estado, los Ministerios y Entes Autónomos. En ese caso, se contratan automóviles con determinadas características que no son las del taxi, según se establece en los llamados públicos a los que cualquiera puede acceder para ver qué es lo que se exige: una empresa abierta, con un automóvil de tal a cual año y un seguro vigente, nada más. Todos conocemos gente que trabaja en esa actividad y trasladan personas, funcionarios. Y, en 2013, también la Intendencia de Montevideo contrató automóviles de particulares con choferes, empresas unipersonales, para transportar personas. Entonces, se me ocurre que es difícil para la Intendencia, cuando ella misma contrata automóviles que transportan personas a título oneroso y no son taxis, salir a controlar quien hace esta actividad. Esa práctica la hemos tomado como habitual. Sin embargo, la realidad es que, de acuerdo con lo que establece la legislación en Montevideo, la UTE para transportar personas tiene que contratar un taxi; no puede contratar un auto y eso nunca se había revisado. Yo mismo tenía eso delante y no me había dado cuenta. Digo esto para que se vea lo complejo que es el análisis y el abordaje de esta situación

También les quiero decir que en el análisis del proyecto de ley noté que tiene imperfecciones importantes y alguna inconstitucionalidad, pero nuestro espíritu es el mismo: colaborar para que se apruebe un proyecto que no los perjudique; ese es el ánimo que prima en todos. Ustedes van a ser convocados al igual que el resto de los involucrados.

Asimismo, quería decirles que entendemos perfectamente lo que tiene que ver con sus derechos. Soy diputado por Canelones. Tengo amigos taximetristas, dirigentes de mi agrupación, que están muy preocupados por esto. Es el caso de un edil de El Pinar; toda su familia y un montón de personas viven de la actividad del taxímetro. Por lo tanto, sabemos de su preocupación.

Por otra parte, también me preocupa mucho el servicio que recibe el usuario. Si bien han señalado una serie de restricciones del último tiempo, quiero decir que soy usuario del taxi; hoy mismo usé el taxi porque me quedo dos días en Montevideo y ando en taxi. Entonces, puedo decir que el servicio ha mejorado en los últimos meses, tal vez como reacción de esto, pero también evidencia que el usuario, quizás, no recibe el total de lo que podría recibir. Y no parece un buen camino a tomar el de perseguir al usuario. Digo esto porque se expresa que se debe ir tras la tarjeta de crédito.

También les quiero decir que hay posibilidades de que la empresa tribute. Las empresas que tienen actividad comercial en el Uruguay y no están instaladas aquí, tributan el 12% de la renta que obtienen. Eso lo establecemos a título expreso en nuestro proyecto de ley, al consignar que cualquier actividad que intermedie

entre dos personas, desarrolla una actividad comercial y, por lo tanto, debe tributar. Ese es uno de los artículos. Si se votara, Uber pasaría a tributar automáticamente el 12%. Y, tal como se decía, los otros tienen un contrato de hecho por el que están obligados a tributar.

Puede pasar que el negocio deje de ser rentable, pero ya no es un tema ni del Gobierno, ni de la legislación que se establezca y mucho menos de ustedes, pero en ese caso Uber deberá pagar por su utilidad, así como las personas que presten el servicio.

Y también consignamos que sigue siendo de resorte de la Intendencia el establecimiento de los requisitos del vehículo para circular. Eso está consagrado en la Ley Orgánica Municipal y no se toca.

Muchas gracias.

SEÑOR MERA (Enrique).- Por lo que tengo entendido, Uber declara contar con el 25% del total de la tarifa y de ese monto, declara como utilidad el 1%. O sea que ese porcentaje se aplicaría sobre ese 1%, pues el resto es inversión tecnológica, marketing y logística y hay que ir a demostrar en los países bajos lo que ganan o no como utilidad. En definitiva, sería un ingreso muy magro para el Estado y para ellos no sería nada.

El problema es que al que brinda el servicio no se le pueden aplicar todos los impuestos que correspondería porque tendría un saldo negativo en su actividad.

Quería decir eso porque me estuve informando en ese sentido.

SEÑOR PEÑA (Adrían).- Tomo la información porque es importante. De todos modos, eso lo determinará el Ministerio de Economía como en otras actividades. Yo puedo decir que gano $ 5 en mi actividad, pero la Dirección Nacional de Rentas establece lo pertinente a cada tipo de actividad y en aquellos casos en los que no sea posible cuantificar o demostrar mensualmente o periódicamente cuál es la utilidad, se establece un ficto que surge de las paramétricas que se utilizan.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es de suponer que en la Comisión de Innovación, Ciencia y Tecnología habrá un espacio de discusión más técnico de los proyectos que se presenten.

Agradecemos su presencia y estaremos a las órdenes.

(Se retira de sala la delegación de la Gremial Única del Taxi)

——Quería plantearles que hay una solicitud de empleados de zonas francas y camioneros que están enfrentando dificultades a raíz de lo acaecido con Ferrylíneas. El presidente Lafluf planteó a las secretarias la posibilidad de fijar la reunión para el miércoles que viene.

No sé si están de acuerdo.

(Apoyados)

——No habiendo más asuntos a considerar, se levanta la reunión.